SPORTURI DE IARNA

De vorbă cu d. maior M. Michail

(Continuare din pag. 1-a)

făceam studiile. Chiar în acel an, am reuşit să mă clasez de trei ori primul, la concursurile de la «Chaux de Fond» şi «Le Locle», întâlnind ca adversari conducători de bob renumiţi, din Lausanne, Geneva şi alte localităţi. Meritul meu era cu atât mai mare cu cât întotdeauna mă prezentam ca şi astăzi, la fiecare concurs, cu o echipă nouă, în care nu aveam decât unul sau cel mult doi din vechii echipieri.

Revenit în ţară, abia după războiu, în anul 1919, mi-am construit în atelierele regimentului, în care îmi făceam serviciul, un bob după fotografiile ce le posedam, bob construit din stejar masiv, iar săniile şinuite cu fier rotund, aflat la regiment dela reţelele de sârmă.

DEBUTUL IN ŢARA

«In anul 1922, am avut prima oară îndrăzneala să concurez cu acest bob la Sinaia, pe pârtia care trecea, pe atunci, prin faţa Castelului Peleş şi care continua pe şoseaua din faţa grajdurilor Palatului.

CE ? SUNT LUAT DE RECHIZIŢIE ?

«Aveam ca echipieri ofiţeri care se urcau pentru prima dată într'un bob. Imi amintesc, cum la o coborâre, răsturnându-se bob-ul, unul din echipieri, locotenent, sculându-se de jos voia să mă părăsească şi când i-am spus să se urce mai repede în bob, mi-a răspuns: «Nu merg domnule, nu mai merg, ce sunt de richiziţie ?» Ceilalţi echipieri însă la un semn al meu l-au luat pe sus, l-am pus pe bob şi am plecat mai departe.

PRIMELE SUCCESE

«Bobul meu, alături de celelalte boburi de construcţie străină, sau lucrate în ţară după modelul acestora, stârnise un humor deosebit, ceeace a făcut pe adversarii concurenţi ca să-l boteze: «Indigenul», «Obuzierul», «Tancul» şi chiar «Bobul cu coadă», — căci avea ataşată la urmă o scândură pentru a avea loc al 5-lea echipier. Totuşi cu acest bob m'am clasat în locul 5, 4 şi 3, dintr'un număr de 12—14 concurenţi.

In anii următori m'am prezentat cu acelaş bob pe acelaşi pârtie, apoi pe pârtia depe str. Lascăr Catargi şi chiar şi pe pârtia actuală, când lungimea ei era de 2700 metri. Şi atunci am reuşit să mă clasez destul de bine în aceleaşi locuri, 3, 4 sau 5.

Prin anul 1926, am alergat şi cu un bob de construcţie germană, mai îngust însă şi căruia a trebuit să-i scot frânele, căci construcţia lor defectă mă oprea în cursă. Bobul «DRAC», aşa era numele lui, mergea bine. Sosirea lui se anunţa: «Vine Dracul fără frână» şi totuşi nu am avut accidente, căci înaintea fiecărui viraj, amenajasem personal locuri în care duceam bobul în zăpadă, pentru a mă opri, atât cât credeam necesar şi apoi reveneam în pârtie, continuând cursa.

In fine, în anul 1927, prin bună-voinţa d-lui G. Creţeanu, am putut obţine pe «Marie-Claire», un bob Bachmann, elveţian, pur sânge, căruia i-am schimbat numele, spunându-i «Moţu», numele soţiei mele, totdeauna părtaşă la emoţiile concursurilor. Un bob excelent, care fugea admirabil atât în zăpadă cât şi la ghiaţă, dar căruia încă până în prezent nu i-am dat nici odată voe să fugă cât poate. I-am pus cel puţin câte 2 frâne la fiecare concurs.

De când am acest bob am obţinut multe victorii şi dacă uneori clasamentul meu a fost sub aşteptări, aceasta se datoreşte numai echipei cu care mă prezentam la concurs. Nu am venit 2 ani consecutivi cu aceiaşi echipă. Mai totdeauna 2 sau chiar 3 din echipieri, erau din aceia cari se urcau pentru prima oară în bob şi singurul lor antrenament consta în cele două coborâri pe care le făceam în ajunul concursurilor.

BILANŢUL RECENTELOR CAMPIONATE

«Anul acesta am avut succese frumoase. Am câştigat 7 cupe, între care şi campionatul naţional, titlu pe care l-am dorit de ani de zile şi pe care uneori l-am pierdut numai din ghinionul de care am fost urmărit, răsturnându-m. acolo unde nici nu gândeam.

Nici în acest an nu am scăpat totuşi de ghinionul meu proverbial.

«Sunt totuşi mulţumit că posed între altele două trofee la care ţinem mult: «Campionatul Naţional» şi «Cupa Panozza» de conducători singuri».

Bobsleigh-ul este fără îndoială un sport periculos: am cerut părerea interlocutorului meu în această privinţă.

«Este drept că bobul este unul dintre sporturile cele mai periculoase. In orice moment poţi avea un accident, deseori cu urmări grave. Eu însă nu văd pericolul decât în două cazuri:

1. Ruperea cablului sau a direcţiei şi
2. Ruperea unei tălpice în viraj, în plină viteză.

Atunci nu dictează decât fatalitatea, contra căreia chiar când stai în casă nu poţi să lupţi. Alt cum, nu văd accidentul, căci o răsturnare în plină viteză, intră ori când în programul coborârilor, fie la antrenament, fie în cursă. Răsturnarea este deci plăcută, dacă ştii să cazi.

Desigur că aceste cuvinte «dacă ştii să cazi», surprind; totuşi aşa este. Trebue să ştii să cazi. In principiu să nu dai drumul bobului din mână. Se răstoarnă, să te ţii cel puţin chiar numai cu o mână de el. Altfel te aruncă ca pe o minge înainte, undeva departe, apoi ristă să vină şi bobul peste tine. Ţinându-te de bob svârlirea este limitată şi nu laşi bobul să cadă peste tine.

SFATURI (?) ŞI PROECTE

«Mulţi camarazi şi prieteni mi-au spus că dela anul să nu mai concurez şi să contribui cu puterea mea de muncă la organizarea concursurilor viitoare. Inţeleg să contribui din toată inima, desinteresat, fără părtinire şi cu toată priceperea mea la organizarea viitoarelor concursuri, însă atâta timp cât ochiul, inima şi starea fizică îmi vor permite, găsesc că este o datorie să fiu mereu în mijlocul concurenţilor, ca exemplu de perseverenţă, curaj şi spirit de sacrificiu, şi stimulent pentru tinerii bobeuri.

«La anul sper deci să mă prezint cu mai mult elan şi cu o echipă omogenă, mai ales că avem asigurat şi sprijinul moral al d-lui colonel Bunescu, comandantul Brigadei XI-a Artilerie, care ştie să aprecieze importanţa acestui sport. Vom căuta să ne apărăm trofeele câştigate atât la R. Vâlcea cât şi la Sinaia, unde vom avea deosebita plăcere şi satisfacţie de a fi alături de prietenii foşti şi actuali campioni, inginer Frim, căp. Anghelescu şi locot.-aviator Papană».

Cu aceste cuvinte, interesantele declaraţii ale d-lui maior Michail au luat sfârşit.

I. S.

CICLISM

Dela federaţia română de specialitate

Suspendarea societăţei «Aquila» a cicliştilor din Bucureşti, a fost ridicată sub rezerva ratificărei ei de către adunarea generală ordinară care va avea loc la 25 Martie a. c.

*

In urma recomandărei soc. Aquila a cicliştilor din Bucureşti, d-nii Petre Brumărică şi Toma Georgescu, au fost numiţi pe ziua de 19 Februarie a. c. în funcţia de sub delegaţi sportivi şi membri în comisiunea judeţeană de curse Ilfov.

*

Comitetele regionale sunt invitate ca până la 1 Martie a. c. să trimeată secretariatului F. R. C. o situaţie amănunţită de Cassă, încheiată pe ziua de 31 Decembrie 1933.

*

Se reaminteşte că probele oficiale de cross, ciclo-pedestru care se vor organiza în Bucureşti sunt:

25 Februarie 1934, campionatul judeţului Ilfov,

11 Martie 1934, campionatul regiunei Muntenia,

25 Martie 1934, campionatul României.

*

Comisiunea sportivă face cunoscut tuturor persoanelor pe care le interesează ciclismul şi care ar dori să activeze în cadrele F. R. C. să facă cunoscut aceasta, cerând relaţiuni dela secretariatul F. R. C., strada Voicu Diamandi 7, Bucureşti II.

—ooxoo—

Adunarea generală a clubului „Principele Nicolae"

Duminecă 4 Martie, la ora 9 dimineaţa, va avea loc, în casele d-lui Dumitru Tudose, str. Albişoară 10, adunarea generală a clubului ciclist «Principele Nicolae».

Intrând în al 12-lea an de activitate, gruparea de sub preşidenţia d-lui Emil Pessi intenţionează să stabilească, pentru campania anului acestuia, un program bogat, la compunerea căruia urmează să colaboreze întreaga adunare generală.

CICLO-CROSS

Gheorghe Negoescu campion al judeţului Ilfov

Comisia judeţeană a Federaţiei Române de Ciclism, şi-a inaugurat eri activitatea, făcând să se alerge prima competiţiune de ciclo-cross a anului.

Premiera activităţei premergătoare campaniei cicliste, a avut darul să satisfacă din toate punctele de vedere, organizatorii şi concurenţii făcându-şi pe deplin datoria.

Am văzut eri dimineaţă pe aceiaşi perseverenţi conducători de cluburi, cari odată cu începerea manifestărilor cicliste se grăbesc să pună mână dela mână spre a asigura menţinerea la nivel ridicat a acestei ramuri sportive.

Din păcate, eforturile lor nu sunt răsplătite nici măcar în mod platonic. Numărul practicanţilor sportului ciclist se reduce văzând cu ochii, iar pretenţiunile acelora cari continuă să pedaleze se măresc tot mai mult. Este o situaţie dintre cele mai grele; o situaţie care ne îndreptăţeşte să credem că ciclismul va pierde mult teren dacă nu se va găsi soluţia consolidării lui.

Cicliştii nu sunt pătrunşi de menirea lor şi nu mai fac sport desinteresat. Cei mai mulţi nu-şi plătesc cotizaţiile către cluburi dar pretind ca taxele de licenţă să fie acoperite de gruparea respectivă. Alergători buni au pretenţii ridicate în ce priveşte procurarea materialului, mai toţi crezând că furnizarea bicicletei este o datorie a conducătorilor. Aceste concepţii greşite nu vor întârzia să dea roade nefaste, cu atât mai mult cu cât cluburile cicliste nu au niciun fel de venituri. Aproape toate sunt susţinute din buzunarele persoanelor din comitetul de conducere şi acestea pot fi uşor pierdute pentru cauza ciclismului.

In situaţia aceasta, credem de datoria noastră să atragem atenţia cicliştilor asupra atitudinei lor, sfătuindu-i să revină la realitate şi să nu îngreuneze, prin pretenţiuni exagerate, sarcina celor cari depun mun că şi cheltuesc bani, pentru regenerarea acestui sport.

Campionatul judeţului Ilfov

Prima manifestare din anul acesta a cicliştilor bucureşteni a avut loc eri dimineaţă, în regisoratul comisiunei judeţene. S'a alergat cursa de ciclo-cross pentru campionatul judeţului Ilfov. Intrecerea s'a disputat pe o distanţă de aproximativ 6 km. şi pe un parcurs variat.

La startul probei s'au aliniat 8 concurenţi, în frunte cu Stefan Savanoff şi Gheorghe Hapciuc. Contrar aşteptărilor însă, victoria a revenit lui Gheorghe Negoescu, după care Savanoff şi Hapciuc s'au clasat în ordine.

Cursa nu a avut istoric, învingătorul conducând alerarea, dela plecare la sosire.

Pe primul kilometru Savanoff şi Hapciuc s'au menţinut la înălţimea lui Negoescu, căruia i-au cedat, până la urmă, cu destulă distanţă.

REZULTATUL TECHNIC

1. Gh. NEGOESCU (V. C. R. G.), în 20 minute;
2. Ştefan Savanoff (C. F. R.), în 20 min. 30 sec.;
3. Gh. Hapciuc (C. F. R.), în 21 min.;
4. Gh. Vasian (Aquila);
5. Nicolae Mazilu (Aquila);
6. Ion Constantinescu (V. C. R. G.);
7. Constantin Cârjan (V. C. R. G.).

Gheorghe Tecleş a abandonat.

8 concurenţi.

Campion al judeţului Ilfov: Gheorghe Negoescu.

LAVAL

Adunarea generală a clubului Viforul-Dacia

Eri a avut loc în sala Eintracht cea de a 9-a adunare generală ordinară a asociaţiei sportive Viforul Dacia la care au luat parte 250 membri.

Adunarea generală a fost deschisă de d. Constantin Chioralia, preşedintele asociaţiei în prezenţa d-lui ing. Ion Sebăreanu preşedinte de onoare.

După cuvântul de deschidere rostit de preşedinte, se dă cuvântul conducătorilor de secţiuni cari prin dări de seamă documentate arată activitatea laborioasă pe anul 1933.

Astfel vorbesc d-nii C. Armaşu despre sporturile de iarnă, arătând că s'a înfiinţat în 1933 o secţiune de ski, d. Constantin Roşeanu despre rezultatele secţiunei de basket ball şi volley ball, d. Nicu Nicolau care schiţează activitatea secţiei de hokey şi progresul care l-a făcut în anul trecut, Nicolae Solonca din partea secţiunei de football, care remarcă că Viforul Dacia a fost promovat la categorie de onoare, d. Florin Zugrăvescu desvoltă raportul secţiunei de natăţie, iar d. Gheorghe Popovici, scuzând pe Ion Beju conducătorul rugbyului citeşte darea de seamă respectivă.

Seria rapoartelor este închisă prin d. Theodor Popovici care primtr'o documentată cuvântare arată că asociaţiunea a câştigat în 1933, *cupa M. S. Regelui Carol II-lea*, cupa Ion Cămărăşescu, cupa României, cupa Derbyului, etc. şi şi-a menţinut şi în anul trecut supremaţia în atletismul românesc.

După dările de seamă ale secţiunilor, urmează raportul comitetului pentru partea administrativă şi unde se arată că asociaţia a reprezentat şi reprezintă un tot perfect.

Procedându-se la alegerea noului comitet se alege prin aclamaţii un consiliu compus din 31 persoane şi un birou de conducere format din 5 persoane şi anume: preşedinte Constantin Chioralia vice preşedinte Nicolae Solonca, casier Gheorghe Georgescu, membru Florin Zugrăvescu şi secretar general Theodor Popovici.

După alegerea comitetului d. preşedinte Constantin Chioralia propune să se trimeată o telegramă omagială M. S. Regelui.

S C R I M A

Concursurile Regiunei de Nord

La 17-18. Martie floreta, individual, pentru cupa «Jubiliara»; floreta, echipe (de 4) pentru cupa «Iosika». Organizează Clubul Atletic Cluj.

La 14-15 Aprilie, floreta, sabie domni floreta doamne pentru campionatul oraşului Oradea, în Oradea, organizează clubul «Crişana».

La 14-15 Aprilie, floretă, sabie domni pentru campionatul oraşului Cluj, în Cluj, Organizează clubul Haggibbor.

La 22-23 Aprilie, floreta, sabie domni pentru campionatul oraşului Satu-Mare, în Satu-Mare. Organizează clubul Olimpia C. F. R.

La 22 Mai, floretă, sabie domni pentru campionatul oraşului Tg. Mureş, în Tg. Mureş, organizează clubul Tg. Mureş.

Concursurile sunt deschise pentru sportive afiliate la Federaţia Română toţi amatorii, membri ai societăţilor de Scrimă. Se vor organiza în conformitate cu regulamentul F. R. S. şi dispoziţiunile speciale actului de fondaţiune a cupelor (numai cele organizate pentru cupe).

Inscrierile pentru fiecare concurs se pot face până în ziua concursului, pe adresa societăţei organizatoare, de unde se pot cere şi alte relaţiuni.

A V I A Ţ I

Cauzele accidentu... dela Corbig...

Avionul „Emeraude" s'a rupt ... tările anchetei ofici...

Toată presa a scris la timp despre nenorocitul accident al avionului «Emeraude» — Dewoitine D. 332, trimotor Hispano Suiza — întâmplat la Corbigny (Nièvre). Revenim azi asupra acestei chestiuni, pentru a completa partea relativ la care lipseau atunci informaţiunile oficiale: condiţiile în cari accidentul a avut loc şi cauzele lui probabile, aşa cum ele au putut rezulta din ancheta severă ce s'a instituit imediat.

Avionul s'a prăbuşit noaptea, prins în vâltoarea neiertătoare a unei furtuni de zăpadă. Buletinul meteorologic dela Lyon prevăzuse vremea rea şi arătase chiar putinţa acelei furtuni deasupra masivului Morvan. Totuş, echipajul avionului a hotărît înfruntarea naturii deslănţuite şi decolarea către Le Bourget.

CUTEZANŢA ŞI ENTUZIASM

Persoanele dela bord, zece la număr, erau dintre cele mai competente în materie aeronautică. Citâm numai câteva: pilotul **Launay**, omul cu **opt mii** de ore de sbor; **Noguès**, codirector general al companiei «Air-France» şi **Balazuc**, directorul materialului aceleeaşi companii — ambii şefi direcţi ai pilotului Launay; **Chaumié**, directorul aeronauticii civile din ministerul aerului, etc.

Ce temeiuri i-au putut împinge la înfruntarea atâtor primejdii, cari pândesc în văzduh într'o crâncenă noapte de iarnă?.

Este foarte adevărat că însuşirile excepţionale ale avionului «Emeraude» erau de natură să insufle o nemărginită încredere: o iuteală de 300 de kilometri pe oră, ajutată de un mare prisos de putere al motoarelor. Ambele aceste calităţi îngăduiesc o bună apărare a avionului faţă de un vânt puternic, chiar neobişnuit de vehement. Şi apoi, Launay plecase alte dăţi pe vreme poate chiar mai ameninţătoare...

Experienţa câştigată în asemenea zboruri, alăturată unui firesc sentiment de mândrie profesională, sporită încă de prezenţa la bord a unor călători de seamă, sunt uneori motive îndestulătoare ca să hotărască pe un pilot temerar să se avânte în valurile văzduhului. Iar sărbătorirea la Paris a escadrei generalului Vuillemin, întoarsă din raidul african chiar în dimineaţa acelei zile fatale, a putut îndreptăţi pe conducătorii companiei «Air-France» şi pe directorul aeronauticii civile să dorească adăugarea simultană a propriei lor victorii — prima călătorie Paris—Saigon—Paris a avionului «Emeraude» — la victoria escadrei africane.

Mobilurile sufleteşti ale accidentaţilor dela Corbigny au putut fi, aşa dar, dintre cele mai întemeiate şi mai înălţătoare. Insă soarta a voit altfel...

CONSIDERIŢIUNI PREALABILE

Cercetând, din punct de vedere tehnic, condiţiunile în cari s'a pornit la zbor în seara tragică, multe sunt de spus. Astfel, dacă, în general, faptul de a avea trei motoare şi un mare prisos de putere dă multă siguranţă zborului normal al unui avion, de această dată zborul Lyon—Paris al avionului «Emeraude» era un mare semn de întrebare.

Intr'adevăr, respiraţia carburatoarelor într'o atmosferă *umedă şi rece* dă uneori naştere fenomenului zis «de givrage» — ghiaţă la carburator — care are ca efect oprirea în acelaş timp a tuturor motoarelor avionului, — fiindcă toate se brănesc din acelaş aer, neprielnic carburaţiei. Deci, primejdia unui aterisaj silit, pricinuit de o pană a motoarelor, era din cele mai de temut.

Dealtfel, un asemenea accident a avut de suferit şi Costes, cu prilejul recordului lumii de distanţă în linie dreaptă (avionul «?», Bréguet-Hispano Suiza). Dacă o fericită întâmplare nu ar fi făcut să se topească dela sine ghiaţa dela carburator — — probabil în contact cu un strat de aer mai cald, întâlnit în timpul coborîrii silite, — minunatul raid-record al celebrului «?» s'ar fi încheiat cu o aventură: în clipa următoare, echipajul urma să părăsească avionul cu paraşutele, aruncându-se prin noaptea neagră în cine ştie ce locuri primejdioase.

Apoi, plutirea mai bună sau mai rea a unui avion depinde, într'o mare măsură, de forma aripilor. (In termeni tehnici se spune «profil», căci este vorba de înfăţişarea diferitelor secţiuni verticale, făcute în aripă paralel cu axa avionului. Studii aerodinamice migăloase şi îndelungate, făcute în tuneluri speciale, prin cari se pompează curenţi repezi de aer, au ajuns să stabilească «profilele» cele mai potrivite pentru plutirea avioanelor). Este lesne de înţeles că, dacă un strat de ghiaţă — aşezat pe aripi prin îngheţul apei din atmosfera rece şi umedă sau prin depunerea violentă a ninsoarei — schimbă acest profil studiat şi fin într'un profil întâmplător şi grosolan, plutirea avionului este cel puţin stânjenită, dacă nu chiar cu desăvârşire împiedecată.

Aşadar, însuşirile de zbor, cu cari este construită o maşină zburătoare, nu mai preţuiesc mult, dacă ea ajunge pradă vreuneia din aceste două nenorocite capcane ale oceanului aerian. Iar echipajul avionului «Emeraude», plecând din Lyon pe o vreme *sfiută rea*, putea să se teamă că le va cădea victimă.

Entuziasmul şi cutezanţa nu e bine să precumpănească sfatul cuminte, eşit din cunoaşterea neînduratelor legi fizice, cucerite asupra naturii prin isoadiri fără număr şi cu preţul jertfelor celor mai destoinici dintre îndrăzneţii văzduhului.

ULTIMUL ZBOR IN FURTUNA ŞI BEZNA

Totuşi, «Emeraude» şi-a luat zborul prin noaptea viforâtă. Furia vânturilor protivnice i-a micşorat iuteala dela 300 km. pe oră la 150 km. pe oră. Scuturat din toate părţile de valurile furioase de aer, postul de radio al avionului a amuţit. Indicatoarele aparatelor de control ale zborului în întunerec (zbor fără vizibilitate) au prins să alerge fără noimă prin faţa cifrelor de pe cadrane. Mare a trebuit să fi fost măestria pilotului, care a izbutit să execute, sprijinit numai pe simţurile lui, zborul lui «Emeraude» până la Corbigny!

Aci, avionul trebue să fi intrat într'un vârtej, cu puternice şi bruşte solicitări, de mărimea superioară unei forţe de 55-60 de tone, cât îngăduia coeficientul de siguranţă al aparatului, cerut de prescripţiunile internaţionale. (C.I.N.A.) Aripile au cedat, una din ele s'a rupt parţial şi avionul s'a prăvălit la pământ, cu o iuteală de circa 400 km. pe oră.

CONCLUZIUNI

Prin urmare, accidentul dela Corbigny se datoreşte ruperii în aer a aparatului. Aceasta este concluzia anchetei oficiale; şi aceasta este şi declaraţia inginerului constructor Dewoitine, care a cercetat în amănunţime sfărâmăturile avionului.

Accidentul dela Corbigny înseamnă încă un sacrificiu pe altarul desvoltării aviaţiei, făcut de generoasa aeronautică franceză. El este bogat în învăţăminte de preţ, asupra cărora regretăm că nu putem insista în acest articol.

George Ţintă

P. S. Reamintim că şi ţara noastră a înregistrat ruperea în aer a unui avion Dewoitine, tip de vânătoare. In acest accident, petrecut acum trei ani la Pipera, şi-a găsit moartea locotenentul aviator Eugen Ştefănescu, un as al sborului pe spate. Intre cele două ruperi în aer, de la Corbigny şi Pipera, nu este nici o legătură din punctul de vedere al cauzelor ce au prilejuit accidentele

Un turneu al rugby-ului românesc

Cu Stadiul Român în Franţa şi Italia

3) de S. NICOLA

La ora 6 trecem prin Roanne, oraş care va fi teatrul disputei noastre sportive dela 14 Ianuarie. Prietenii dela Navarre Atletique Club Roanne — anunţaţi din vreme — ne aşteaptă în gară. Schimbăm în fugă păreri asupra maatchului ostr uviitor. Francezii se uită cam cu milă la echipierii noştri cam mici de statură.

Le va da mult de lucru însă vigoarea lor.

Gările se succed ca într'un film: Saint Germain des Fossés, Moulins, Tours, Saumur, Angers. Nantes ne prinde adormiţi. Coborim complect buimăciţi de somn în braţele primitoare ale lui monsieur Poirier activul preşedinte al Galiei Sport.

Suntem conduşi la cel mai mare hotel, care nu este prea departe de gară.

Grand Hotel de la Duchesse Anne!

Cu prietenul Virgil facem împărţirea băeţilor în camere şi etaje. Ţinem cont pentru aceasta de legături şi prietenii.

După 4 zile şi patru nopţi vom putea infine să ne odihnim comod într'un pat cu aşternut.

Duşurile intră în funcţiune.

La ora şase dimineaţa, toată lumea a adormit. Jucătorii visează matchuri, încercări, placaje. Nae Mărăscu îşi visează discursurile, Virgil cifrele şi socotelile deplasărei, iar unii din ceilalţi degustează şi savurează în somn deliciosul Mouscadel, vinul regiunii, cu care vom trebui să combatem în cursul celor patru zile de şedere în oraşul de pe malurile Loirei.

La ora 11 deşteptarea şi adunarea în hall.

Eşim cu toţii din hotel pentru a face un mic tur înainte de masă.

In faţa hotelului este monumentul eroilor Nantezi. — Facem o fotografie etajaţi pe scările monumentului. Ne aşezăm cu faţa la soarele surâzător şi primăvăratec. In această zi de început de Ianuarie, când la noi crivăţul stepei ucrainiene ne aduce a treia iarnă din acest an, la Nantes umblăm în talie şi cu capul descoperit. Clima din această parte a Franţei, cu ierni călduroase şi veri răcoroase, este foarte prielnică sportului.

Urcăm un rând de trepte pentru a ne găsi pe o imensă promenadă unde se găseşte catedrala episcopală a oraşului.

Biserica în stil gotic este acum în refacere, schele imense sunt montate pentru lucrătorii cari la o înălţime ameţitoare se silesc să repare vestigiile lăsate de apa nemiloasă şi de cei şapte secoli ce s'au scurs dela construirea catedralei.

Interiorul bisericei este acelaş cu al tuturor marilor catedrale franceze. Nu putem vedea odoarele, cari pe timpul reparaţiilor sunt închise.

In imediata apropiere a locaşului de rugăciune, este castelul Ducilor de Bretania care are şi el vreo cinci sute de ani. Este unul din numeroasele castele ce străjueşte fermecătoarea vale a Loirei. Zidurile lui majestuos îmbrăcate în verdele muşchiului, au văzut multe fapte istorice.

De aci a plecat Ana, marea ducesă de Bretania, ducând lui Carol al VIII-lea, regele Franţei, odată cu mâna şi zestrea ducatului de Bretania.

Tot aci la 1598 Henri IV a dat faimosul edict din Nantes, prin care se regula condiţia legală a religiei protestante în statul francez. Acum castelul adăposteşte muzeul oraşului.

Ne întoarcem la hotel pentru a prânzi. Masa este copioasă şi compusă aproape exclusiv din produsele regiunii: tot felul de scoici şi de pescărie. Vinul negru sau alb este la discreţie. Ne luptăm mult cu băeţii noştri pentru a-i convinge să mai guste şi apa.

După amiază la ora 3, vizitarea marei fabrici de bere „La Meuse". Mergem până acolo cu tramvaiul. Câţiva prieteni dela Gallia Sport ne însoţesc.

Avem o surpriză plăcută găsind instalat ca director technic pe un inginer român Stoleru din Vaslui. Şi surpriză şi mai mare, e o cunoştinţă a lui Nae Mărăscu, care este şi el... „berar".

Pe băeţii noştri îi interesează mai puţin instalaţiile şi fabricarea. Toţi aşteaptă să savureze calităţile berei. Nu ne putem opri însă de a admira odată cu Mărăscu sala de tragerea berei la sticle, care este una din cele mai moderne instalaţii. După vizitare, în sala mare a birourile fabricei, facem cunoştinţa persoanelor din direcţia fabricei. Ni se servesc sandwich-uri şi bere. Burlescu se laudă că a băut zece ţapi, alţii au băut chiar mai mulţi.

O franţuzoaică înaltă, durdulie şi roşie, nu oboseşte aducându-ne şi îndemnându-ne să bem renumita bere „La Meuse". Două, trei mici cuvântări, însoţite de strigările sportive şi pentru progresul fabricei şi după ce semnăm în cartea de aur a întreprinderei ne întoarcem la hotel.

E ora 6 seara. Liberă toată lumea până la ora 8, când avem banchet de cunoştinţă cu Gallia Sport şi presa sportivă din Nantes.

Banchetul are loc în sala de sus a restaurantului Modern.

Menu-ul bogat şi vinul nobil dezleagă limbile şi deschide inimile O comunitate deplină şi o atmosferă de caldă prietenie se stabileşte imediat.

Cei ce nu prea cunosc limba franceză, mai prin semne mai rupă d timid câte un cuvânt franţuzesc se fac înţeleşi. Manea are o aprinsă discuţie vânătorească cu un francez. Lângă mine este aşezat Guy Parisch, redactorul sportiv al ziarului „Le Phare", cel mai mare organ nantez.

Spre sfârşitul mesei, vine şi arbitrul matchului nostru de Duminică, Eluere, avocat la Curtea de apel din Paris. Fost pilot de război, a fost ataşat în epoca imediat următoare păcii, armatelor franceze de ocupaţie în Germania.

In această calitate a fost unul din pionerii rugby-ului francez peste Rhin la Coblenz şi Maienţa.

In calitate de arbitru a condus ostilităţile a zece mari match-uri internaţionale.

Incep discursurile. Primul vorbeşte d. Poirer, preşedintele Gallia Sport care, într'o înflăcărată peroraţie ne urează bun sosit, sperând că pasul făcut astăzi de Gallia Sport şi de Stadiul Român este o simplă verigă din lanţul infinit de match-uri ce vor stabili relaţii sportive între Gallia Sport şi Stadiul Român, între România şi Bretania.

Răspunde Nae Mărăscu, care timid şi modest spune că Stadiul Român a venit în Franţa pentru a-şi obişnui echipierii cu atmosfera marilor întâlniri şi pentru a le da posibilitatea să înveţe adevăratul rugby. Mai vorbesc Virgil, subsemnatul şi d. Eluere, care accentuează impresia bună ce i-a făcut-o băeţii noştri şi încheie cu speranţa că match-ul se va desfăşura într'o atmosferă de completă curtoazie şi cu păzirea literei regulamentului.

Eu, condus de Guy Parisch vizitez instalaţiile şi redacţia ziarului „Le Phare".

Cel mai răspândit ziar nantez, are un tiraj de 350.000 foi, mai mult decât „Universul" şi „Dimineaţa" împreună şi este vechi de 120 ani.

Cele patru ediţii pe cari le scoate, se vând ca pâinea caldă căci aci toată lumea citeşte. De altfel la Nantes mai sunt patru ziare mai mici.

(Va urma)